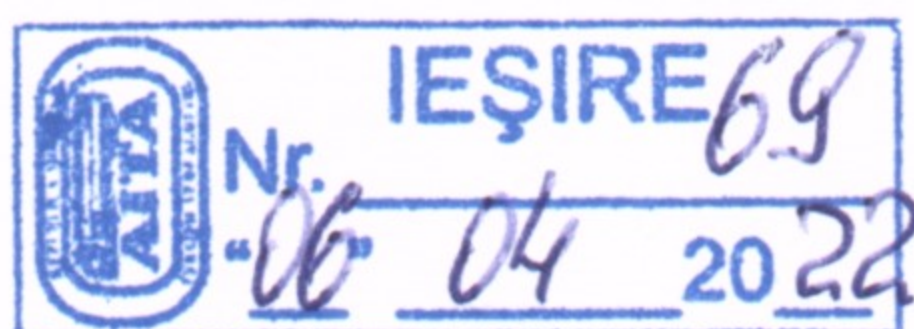


ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR AUTO DIN MOLDOVA

3/1 BD. D. CANTEMIR, 2001, CHIȘINĂU, MOLDOVA
Internet: www.aita.md
e-mail: info@aita.md

Tel. +373(22) 278844
Fax +373(22) 278838
WinFax +373(22) 278837



Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Ca urmare a scrisorii Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării regionale nr.11-1297 din 14 martie curent, cu privire la propunerile de modificare a Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova (AITA) vă prezintă următoarele obiecții.

La art.1 alin. (3).

Nu se susține propunerea de abrogare a punctului respectiv. Modul de acordare, suspendare și retragere a actele permise se stabilesc de Legea nr.160/201, iar actele permise eliberate de ANTA sunt enumerate în anexa legii respective. În context, prevederile Legii nr.160/201 vizează în mod expres actele permise din domeniul transportului rutier. Considerăm inoportună argumentarea autorilor, precum că actele administrative ale ANTA nu trebuie validate de instanță, dar pot fi contestate în ordinea contenciosului administrativ.

La art.2.

Argumentarea autorilor nu este plauzibilă, deoarece la moment ANTA are competențe legale de a verifica persoanele fizice care desfășoară activități ilegale de transport rutier.

La art.5 alin.(1).

Considerăm enumerarea în noțiune a competențelor managerului de transport este improprie. Nici Carta Calității CEMT, nici regulamentele UE privind transportul rutier nu expun în noțiune toate aceste norme. Aceste prevederi trebuie să își găsească locul în art.21.

La art.9 alin.(2).

La litera o) se propune de regândit mecanismul de constituire și aprobare a proceselor-verbale ale ședințelor comisiei. Componența comisiei nu este schimbată, deci ministerul exercită funcția de președinte al Comisiei, în context apare întrebarea dacă este logic și corect ca o autoritate subordonată să constituie o comisie condusă de un reprezentant al autorității ierarhic superioare?

Totodată, din litera g) se propune de exclus sintagma "*și inspecției tehnice*", deoarece tarifele pentru efectuarea inspecției tehnice, în prezent în conformitate cu prevederile art.145 sunt liberalizate.

La art.9 alin.(2).

La litera n) autorii proiectului propun ca ANTA să asigure atestarea persoanelor din domeniul transportului rutier și activităților conexe transportului rutier, dar nu este clar ce înseamnă exact aceasta și cum are loc acest proces. Considerăm oportun de a prezenta clarități pe marginea subiectului dat.

La art.18 alin.(1).

Considerăm inoportună propunerea de a completa acest articol cu o literă d) nouă, deoarece prevederile date se regăsesc în normele de la art.18 alin.(1) litera a).

La art.18 alin.(3) litera e).

Nu susținem propunerea de a completa cu sintagma "*fără a deține raportul de inspecție tehnică, valabil, sau*". Această încălcare este una contravențională, pentru care se achită sancțiune pecuniară. Mai mult ca atât, fără inspecție tehnică valabilă nici un operator de transport nu poate primi autorizații. În context, neîndeplinirea condiției de bună reputație pentru această încălcare este o sancțiune disproporționată.

La art.18 alin.(3) litera h).

Propunem inoportună completarea articolului 18 alin.(3) cu o literă h) nouă, deoarece atribuirea încălcării la categoria foarte gravă când persoana care nu deține certificat de competență profesională este disproporționată. Carta Calității CEMT încadrează la încălcări grave efectuarea transporturilor de o persoană care nu deține permis de conducere, ci nu de certificat de competență profesională.

La art.18 alin.(3) literele a), b) și c).

Considerăm inoportună excluderea literelor a) și b). În prezent, aceste norme sunt expuse exact la fel ca în Carta Calității CEMT. Totodată, prin propunerile de modificare a literei c) se includ toate contravențiile ce țin de duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus la categoria de încălcări foarte grave, ceea ce este abuziv și contravine normelor europene și cartei Calității CEMT.

La art.18 alin.(4).

Nu este clar ce ar semnifica "încălcări foarte grave", respectiv este oportun de a specifica doar faptul că este vorba de încălcările prevăzute de prezentul articol.

La art.28 alin.(4) litera b).

Propunerea dată o considerăm inoportună. Prin propunerea dată se extind temeiurile de suspendare sau radiere a operatorului de transport care efectuează transport de marfă și persoane. Ar fi mai logic de a exclude în totalmente litera b), deoarece ea este prevăzută doar pentru transportul coletelor.

La art.31²⁰ litera b).

Nu este clar ce fel de dovezi urmează a fi anexate de către organele de poliție. Propunem fie prezentate argumentele de rigoare.

La art.31³⁰ alin.(1).

Menținem poziția expusă în raport cu art.9 alin.(2).

La Articolul 31³⁴

La pct.(2) sintagmele „retrase și” și „care nu au beneficiat de autorizații CEMT ”se exclud. După sintagma „redistribuite operatorilor de transport rutier” propunem de completat cu sintagma „în conformitate cu prevederile art.31³² alin.(2), (3), (4) și art.31³³”. După sintagma „înregistrare” de completat cu sintagma „a cererilor și documentelor pentru participare la repartizarea autorizațiilor CEMT”.

La pct. (3) sintagma „care nu au beneficiat de autorizații CEMT ”se exclude. După sintagma „redistribuite operatorilor de transport rutier” propunem de completat cu sintagma „în conformitate cu prevederile art.31³² alin.(2), (3), (4) și art.31³³”. După sintagma „înregistrare” de completat cu sintagma „a cererilor și documentelor pentru participare la repartizarea autorizațiilor CEMT”.

La art.43 alin.(1).

Se propune ca excluderea sintagmei *”în transportul rutier contra cost”* să fie aplicabilă pentru întreg articolul 43.

La art.43 alin.(4).

Nu se susține propunerea autorilor de a completa textul cu sintagma *”sau autorizate provizoriu”*, deoarece o astfel de normă poate duce la activitatea anumitor centre de instruire, perfecționare și atestare fără ca ele să corespundă normelor în vigoare. Propunem excluderea sintagmei respective.

La art.43 alin.(7¹).

Suplimentar, propunem de completat după sintagma *”de către Agenție”*, cu sintagma *”care dispun de programe de studii acreditate pentru specializarea solicitată”*.

La art.45 alin.(1).

Substituirea sintagmei *”3 ani”* cu *”5 ani”* nu se susține. Legislația în domeniul transporturilor rutiere internaționale este în schimbare continuă, ceea ce implică necesitatea completării permanente a cunoștințelor managerilor și conducătorilor auto. Iar majorarea termenului la 5 ani nicidecum nu va contribui la asigurarea unei competențe profesionale adecvate. Mai mult ca atât, problema principală în domeniul instruirii profesionale este faptul că în Republica Moldova activează multe centre care organizează fictiv instruirea managerilor și conducătorilor auto. În context, se impune identificarea unor mecanisme viabile pentru a stopa acest fenomen.

La art.98 alin.(2).

Substituirea sintagmei *”3 ani”* cu *”5 ani”* nu se susține în contextul celor prevăzute mai sus la art.45 alin.(1).

La art.127 alin.(2).

Nu susținem propunerea autorilor de a exclude sintagma dată. Mai mult ca atât, considerăm oportun ca prevederile ce țin de inspecția tehnică a autovehiculelor care transportă mărfuri perisabile, să fie parte integrată a Capitolului 6 din Codul transporturilor rutiere.

La art.127 alin.(5).

Substituirea sintagmei *”3 ani”* cu *”5 ani”* nu se susține în contextul celor prevăzute mai sus la art.45 alin.(1).

La art.129 alin.(1) litera e).

Nu se susține propunerea de a exclude litera e), în contextul celor prevăzute mai sus la art.127 alin.(2).

La Titlul V, Capitolul 7.

Nu se susține propunerea de a înființa un nou Capitol 7, în contextul celor prevăzute mai sus la art.127 alin.(2). Mai mult ca atât, pct.3 al art.136¹ din Capitolul 7 se propune de a fi exclus, deoarece nu este nici un argument al autorilor care ar justifica această propunere, or astfel sunt grav încălcate prevederile Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP), adoptat la Geneva pe 01.09.1970, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr.173/2007.

La art.148 alin.(4) litera b).

Se propune excluderea literei c) care de facto nu există în Codul transporturilor rutiere. Intuim faptul că merge vorba de litera b). Astfel, considerăm inoportună excluderea Inspectoratului Național de Securitate Publică, deoarece anume această normă facilitează semnarea planurilor comune de combatere a transportului ilicit.

La art.152¹.

Nu se susține propunerea autorilor de a exclude articolul.

La art.153 alin.(1) litera b).

Se propune ca din sintagma propusă să fie substituită fraza "*după 8 ani de la intrarea în vigoare a prezentului cod*" cu frază "*începând cu anul 2027*".

Conform celor menționate, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova (AITA) vă informează despre faptul că și alte propuneri expuse de către minister și ANTA în tabelul de sinteză necesită a fi discutate suplimentar. Respectiv considerăm oportun ca pe marginea propunerilor sistematizate să fie organizate dezbateri în cadrul grupului de lucru, în cadrul cărora urmează a fi identificate decizii finale argumentate asupra tuturor normelor propuse spre modificare.

Cu stimă,

Administratori AITA

Iulian POSTICĂ

Ghenadie ȚAULEAN